



Stadt Bern

Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr

Herzlich willkommen zum Online-Fragebogen «Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr».
Wenn Sie die Bearbeitung des Fragebogens unterbrechen und später fortsetzen möchten, klicken Sie oben links in der Navigation auf "Unterbrechen, später einsteigen" und folgen Sie den Anweisungen.
Bei technischen Problemen können Sie sich an Lisa Hirsiger, l.hirsiger@naturaqua.ch wenden.

Autor

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern

Generelle Fragen

Persönliche Angaben

(* Pflichtfelder)

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Organisation / Partei	<input type="text" value="SP Stadt Bern"/>
Vorname*	<input type="text" value="Vera"/>
Name*	<input type="text" value="Zotter"/>
Postleitzahl*	<input type="text" value="3011"/>
E-Mail*	<input type="text" value="bern"/> @ <input type="text" value="spbe"/> <input type="text" value=".ch"/>

Generelle Fragen

Frage 1

Begrüssen Sie, dass die Stadt Bern einen **Masterplan Fussverkehr als Planungsinstrument** erarbeitet?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

Die SP Stadt Bern begrüsst es sehr, dass der Masterplan Fussverkehr jetzt vorliegt. Die konsequente Förderung des Fussverkehrs ist ein wichtiges Element hin zu einer nachhaltigen und flächeneffizienten Mobilität in der Stadt Bern. Zudem ist der Masterplan Fussverkehr ein wichtiger Schritt für eine verbesserte Infrastruktur für den Fussverkehr. Auch wenn die Grundinfrastruktur mehrheitlich vorhanden ist, besteht ein grosser Handlungsbedarf was die Sicherheit, Qualität und Hindernisfreiheit der Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger angeht. Die Verbindlichkeit des Masterplans ist aber ungenügend und könnte die Umsetzung hindern. Nicht ganz klar ist der Bezug zwischen Richt- und Masterplan Fussverkehr. Beispielsweise werden im Richtplan Fussverkehr Prioritäten (Wanderwege, Schulwegsicherheit, Fusswegnetz...) definiert, die dann im Masterplan nicht wiedergespiegelt werden. Ein grosses Anliegen ist es für die SP Stadt Bern, dass Menschen mit Behinderungen in alle Planungen und Umsetzungen integriert werden. Eine Herausforderung für die Infrastruktur für den Fussverkehr ist die weitere Verdichtung des städtischen Raums und damit die Zunahme der Zufussgehenden sowie die Selbstständigkeit der Menschen im hohen Alter.

Generelle Fragen

Frage 2

Ist das Dokument Masterplan Fussverkehr nachvollziehbar **aufgebaut**?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

Das Dokument ist nachvollziehbar. Die für den Fussverkehr wichtigen Elemente werden im Bericht abgehandelt. Wir hätten einen klaren Bezug zu den Zielen des Richtplans begrüsst.

Frage 3

Im Kapitel „Ziele Fussverkehr Stadt Bern“ auf den Seiten 9-10 werden neun für die Stadt Bern geltende generelle Planungsgrundsätze für den Fussverkehr beschrieben und darauf basierend **vier Visionen** formuliert. Unterstützen Sie die vier Visionen auf Seite 10?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

Die SP Stadt Bern unterstützt die vier Visionen. Insbesondere das Ziel 1 ‚zu Fuss unterwegs von kleinen Kindern bis ins hohe Alter‘ sollte eigentlich jetzt schon selbstverständlich sein. Es gilt jetzt, die Massnahmen, die zur Erreichung aller vier Ziele nötig sind, weiter konsequent umzusetzen. Dazu ist eine Umverteilung von Flächen im öffentlichen Raum zugunsten der Zu-fussgehenden nötig. Nur so kann genügend Raum für den Fussverkehr geschaffen werden. Im Hinblick auf das Thema Sicherheit fehlt uns eine explizite Erwähnung der Schulwegsicherheit.

Frage 4

Im Kapitel „Fussverkehr in der Stadt Bern“ wird die **IST-Situation** für den Fussverkehr in der Stadt Bern analysiert (Seiten 13-17). Sind Sie einverstanden mit der Analyse?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

Mit den aufgelisteten Stärken ist die SP Stadt Bern weitgehend einverstanden. Tempo 30 und Tempo 20 Zonen sollten weiter ausgeweitet werden, um die Sicherheit zu verbessern. Die von Fussverkehr Schweiz formulierten Handlungsfelder sind richtigerweise auch für den Masterplan Fussverkehr in der Stadt Bern zentral. Wir sind auch einverstanden mit den Punkten, die verbessert werden müssen und auf Seite 15 dargestellt sind. Auf vielen Strecken sind die Trottoirs zu eng und die Querungsstellen nicht genügend klar, respektive Zufussgehende haben keine Priorität. Zusätzliche Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten sind ebenso wichtig wie genügend Beschattung und Begrünung auf allen Plätzen und Strassen. Ein Punkt, der in der Analyse fehlt, aber im Hinblick auf den Modalsplit wichtig ist, sind die Umsteigebeziehungen zwischen Halte-stellen des öffentlichen Verkehrs. Weiter sind Führungslinien für Sehbehinderte bei Trottoirs, die enger als 2.5m sind, schwierig.

Frage 5

Das Kapitel „**Gehen im Fokus**“ beschreibt den fachlichen Diskurs und den aktuellen Stand von Forschung und Praxis zum Fussverkehr (Seiten 19-31). Haben Sie Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge?

Bei der Tabelle auf S. 21 wird deutlich, dass die zumutbare Gehdistanz für Senior:innen und Behinderte (800m) kleiner ist, als was effektiv für verschiedenen Zwecke / Gruppen definiert ist. So sind z.B. bei Pendler:innen zur Bahn und zum Arbeitsplatz 1500m zumutbar und für Einkäufe für den Wochenbedarf 1200m. Diese Diskrepanz kann einschränkend auf Behinderte und ältere Menschen wirken. Zudem sind wir grundsätzlich der Ansicht, dass 800m zumutbare Gehdistanz für Senior:innen und Gehbehinderte zu viel ist. Aus den technischen Lichtraumprofilen für Zufussgehende wird deutlich, dass die Standard Trottoirbreite von 2.50m das absolute Minimum sein sollte. Sollen die vier Visionen umgesetzt werden, müsste die Trottoirbreite an sehr vielen Stellen > 3m sein. Wir begrüßen es sehr, dass Hitzeminderung und Entsiegelung auch im Masterplan Fussverkehr eine hohe Relevanz haben. Insbesondere die Reduktion der Fahrbahnfläche oder die Sperrung von Strassen zugunsten von Entsiegelung und Aufenthaltsqualität unterstützen wir. Das Konzept der Superblocks kombiniert Massnahmen in den Bereichen Klimaanpassung und Verkehr. Es hat ein grosses sozial-räumliches Potential und führt zu einer grundlegenden Umgestaltung des öffentlichen Raums. Das Konzept der Superblocks sollte, auf Bern angepasst, schnell in den Quartieren umgesetzt werden.

Frage 6

Im Kapitel „**Streckenelemente**“ werden konkrete Standards für verschiedene Typologien von Strecken festgelegt (Seiten 33-50). Neu sind dabei insbesondere die Festlegung eines optimalen Verhältnisses zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Seiten 34-35), neue Standards für die Breite von Trottoirs und Gehwegen (Seite 38) und von eigenständigen Fusswegen (Seite 39). Unterstützen Sie diese neuen Standards?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

Die SP Stadt Bern unterstützt grundsätzlich die neuen Standards im Kapitel Streckenelemente. Wie weiter oben erwähnt, sind 2.5m Breite für Trottoirs auf dem Basisnetz wenig. Kritisch sehen wir Mischverkehrsflächen für Fuss- und Velovekehr. Diese sollten, wenn überhaupt, nur im Ausnahmefall in Betracht gezogen werden, da das Potential von Konflikten zwischen verschiedenen Nutzenden sehr gross ist. Aktuell gibt es Mischverkehrsflächen, die nicht den unter ‚Einsatzbereich‘ definierten Kriterien entsprechen, was nicht vorkommen sollte (z.B. Helvetiaplatz). Die Analysen zu Mischverkehrsflächen beschränken sich auf Velos und Fussgänger:innen. Trottinets und andere fahrzeugähnliche Geräte werden nicht einbezogen, was wir als problematisch erachten. Die Zielverhältnisse Fahrbahn und Seitenraum sehen wir positiv. Auf Seite 35 bei den Massnahmen unterstützen wir den Verzicht auf Parkplätze, Einschränkungen fürs Abbiegen und die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten, sehen aber die Aufhebung von separaten Spuren für ÖV oder Velos kritischer. Die Schaffung von zahlreichen auch grossen Begegnungszonen in den Quartieren kann als Erfolg gesehen werden. In Zukunft sollten die Anforderungen an Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität stärker im Zentrum stehen und das Konzept Begegnungszonen Richtung Superblocks weiterentwickelt werden. Das partizipative Element sollte beibehalten werden. Die Innenstadt sollte so weit möglich zur Fussgängerzone werden und vom rollenden und stehenden Verkehr befreit werden. Die Trottoirs sollten konsequenter von einer zunehmenden Belegung durch Fremdkörper wie parkierte Autos oder Trottinets oder auch Gegenstände zum Mitnehmen usw. geschützt werden. Da die Autos tendenziell länger und breiter werden, verschärft sich das Problem der Autos, die im Trottoirbereich parkieren stetig, was mit geeigneten Massnahmen verhindert werden sollte.

Frage 7

Im Kapitel „**Querungen**“ werden unterschiedliche Querungstypen und -elemente dargestellt und Anforderungen definiert (Seiten 53-73). Diese werden im Detail beschrieben, die Vor- und Nachteile sowie die Anwendungsbereiche aufgezeigt. Sind Sie mit der Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Querungstypen (Q1-Q3) und Querungselementen (E1-E3) einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

Querungen sind für das Sicherheitsempfinden von Zufussgehenden essenziell. Zentral ist, dass gerade bei Querungen mit Ampel genügend Zeit zur Verfügung steht oder Schutzinseln Abhilfe schaffen. Tempo 30 oder Tempo 20 sind wo immer möglich einzuführen, um die Sicherheit von Querungen zu verbessern. LSA sind bei grossem Verkehrsaufkommen und breiten Strassen sinnvoll. Wir sind der Ansicht, dass LSA im Bedarfsbetrieb laufen und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausgeschaltet werden sollten, damit der Fussverkehr nicht unnötig gebremst wird. Bei LSA soll die Wartezeit möglichst unter 45" gehalten und Konfliktgrün (Autos rechtsabbiegen und Fussverkehr gleichzeitig) möglichst verhindert werden. Aktuell sind die Wartezeiten für den Fussverkehr bei LSAs grundsätzlich zu lang und die Grünzeit oft relativ kurz. Bei Querungen Typ Trottoirüberfahrt ist eine gute Signalisation gerade für Sehbehinderte aber auch für Kinder wichtig, damit Konfliktsituationen verhindert werden können. Wir sind einverstanden, dass Schutzelemente wie Pfosten, Poller und Geländer nur im Ausnahmefall eingesetzt werden sollten. Zielführender erscheinen Temporeduktionen für den Verkehr, die solche Schutzelemente unnötig machen.

Frage 8

Im Kapitel „**Umfeldqualität**“ wird aufgezeigt, welchen Einfluss der Städtebau auf den Strassenraum und für die Zufussgehenden hat (Seiten 75-84). Anschliessend werden für die unterschiedlichen Raumtypen in Abhängigkeit der Fussverkehrsnetz-Kategorien Standards festgelegt und Vorschläge gemacht, um eine angenehme Atmosphäre im (Strassen-)raum zu stärken. Sind Sie einverstanden mit der Analyse und den daraus abgeleiteten Empfehlungen?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen / Ergänzungen

Wir sind weitgehend mit den Analysen und Empfehlungen einverstanden. Insbesondere im Raumtyp A (architektonisch gefasster Raum), aber auch im Raumtyp B sind Klimaanpassungsmassnahmen wie Beschattung, Entsigelung, Begrünung zentral, um die Aufenthaltsqualität hochzuhalten. Ebenfalls zentral sind Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten. Beim Standardblatt 2/4 C (pflanzlich gefasster Raum im Basis- und Feinverteilernetz) vermischen wir Standards für die hindernisfreie Nutzung, sowie die Bereitstellung von öffentlichen Toiletten. Es sollen Gehbereiche definiert werden, in denen sich keine potenziellen Hindernisse für Zufussgehende befinden.

Frage 9

Haben Sie **weitere Bemerkungen** zum Masterplan Fussverkehr?

Der Masterplan Fussverkehr ist ein sehr nützliches Instrument zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur für Zufussgehende. Wir vermischen allerdings eine Priorisierung bei der Umsetzung von Massnahmen und eine klare Zielsetzung, welche Massnahmen bis wann umgesetzt sein sollten. Zudem fehlt ein Monitoring und eine Wirkungskontrolle analog Masterplan Veloverkehr. Die SP Stadt Bern würde es sehr begrüessen, wenn der Masterplan Fussverkehr mit einem Monitoring ergänzt würde. Die Schnittstelle zum Veloverkehr sollte bearbeitet werden. Die Koordination zwischen Fuss- und Veloverkehr ist relevant und fehlt.

Vielen Dank!

Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Online-Umfrage "Vernehmlassung Masterplan Fussverkehr".

Autor

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern